

	EP0492286	Biblio	Desc	Claims	Page 1	Drawing	
	Power supply for vehicle						
	Patent Number: EP0492286						
	Publication date: 1992-07-01						
	Inventor(s): HARTMANN UWE ING GRAD (DE); MAI UDO ING GRAD (DE)						
	Applicant(s):: VOGT ELECTRONIC AG (DE)						
	Requested Patent: <input type="checkbox"/> EP0492286 , A3 , B1						
	Application Number: EP19910121274 19911211						
	Priority Number(s): DE19904041220 19901221						
	IPC Classification: B60R16/02						
	EC Classification: B60R16/02B4						
	Equivalent(s): <input type="checkbox"/> DE4041220						
Abstract							
<p>A power supply for vehicles is proposed which have loads which are to be operated via voltage transformers from the vehicle electrical system at the battery voltage, partially with a medium voltage which is higher than said vehicle electrical system and partially with a still higher high voltage. Hitherto, for each load requiring a voltage higher than the battery voltage a voltage transformer fed on the input side with the low battery voltage was used. This required a high constructional outlay and also involved high losses. According to the invention, a common medium voltage rail 2 is provided for the high voltage transformer 3 and for the medium voltage load 5b, which rail is held at a stabilised medium voltage by a voltage-controlled DC/DC transformer arrangement 1, by which means the losses are reduced and the power supply as a whole and also with regard to the high voltage transformer can be realised more simply. </p>							
Data supplied from the esp@cenet database - 12							

BEST AVAILABLE COPY

THIS PAGE BLANK (USPTO)

BEST AVAILABLE COPY





Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



Veröffentlichungsnummer: **0 492 286 A2**

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

Anmeldenummer: 91121274.4

Int. Cl.5: **B60R 16/02**

Anmeldetag: 11.12.91

Priorität: 21.12.90 DE 4041220

Veröffentlichungstag der Anmeldung:
01.07.92 Patentblatt 92/27

Benannte Vertragsstaaten:
DE FR GB IT

Anmelder: **VOGT electronic
Aktiengesellschaft**
Erlautal 7
W-8391 Erlau/Passau(DE)

Erfinder: **Hartmann, Uwe, Ing. grad.
-verstorben-
-(DE)**
Erfinder: **Mal, Udo, Ing. grad.**
O.-Berneder Ring 7
W-8391 Untergriesbach(DE)

Vertreter: **Hleke, Kurt**
Stadlerstrasse 3
W-8013 Haar bei München(DE)

Stromversorgung für Kraftfahrzeuge.

Es wird eine Stromversorgung für Kraftfahrzeuge vorgeschlagen, die Verbraucher aufweisen, welche über Spannungswandler aus dem auf Batteriespannung liegenden Bordnetz zum Teil mit einer demgegenüber höheren Mittelvolt-Spannung und zum Teil mit einer noch höheren Hochvolt-Spannung zu betreiben sind. Bisher wurde für jeden eine höhere als die Batteriespannung benötigenden Verbraucher ein eingangsseitig mit der Niedervolt-Batteriespannung gespeister Spannungswandler eingesetzt. Dies erforderte einen hohen baulichen Aufwand und bedingte

auch große Verluste. Gemäß der Erfindung wird für die Hochvolt-Spannungswandler 3 und für die Mittelvolt-Verbraucher 5b eine gemeinsame Mittelvolt-Spannungsschiene 2 vorgesehen, die von einer spannungsgeregelten DC/DC-Wandleranordnung 1 auf einer stabilisierten Mittelvolt-Spannung gehalten ist, wodurch die Verluste vermindert werden und die Stromversorgung insgesamt sowie auch hinsichtlich der Hochvolt-Spannungswandler einfacher realisiert werden kann.

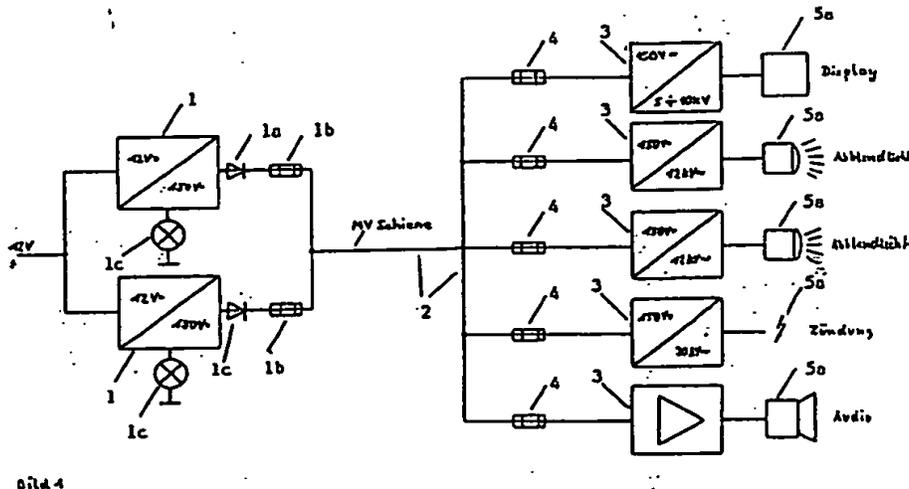


Bild 4

BEST AVAILABLE COPY

EP 0 492 286 A2

Die Erfindung bezieht sich auf eine Stromversorgung für Kraftfahrzeuge gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

Bei den bekannten Stromversorgungen für Kraftfahrzeuge dieser Art wird für jeden elektrischen Verbraucher ein eigener Spannungswandler eingesetzt, der die jeweils benötigte Betriebsspannung direkt aus der Niedervolt-Batteriespannung des Bordnetzes erzeugt. Diese herkömmliche Stromversorgungstechnik hat den großen Nachteil, daß wegen der für die Hochvolt-Verbraucher benötigten großen Spannungsunterschiede zwischen der niedrigen Batteriespannung und der hohen Verbraucherspannung der Transformator des jeweiligen Spannungswandlers ein sehr großes Übersetzungsverhältnis aufweisen muß, das in Verbindung mit den für den Spannungswandler vorgesehenen hohen Schaltfrequenzen zu sehr großen Verlusten führt. Außerdem bedingt der Einsatz je eines eigenen Spannungswandlers für die Mittelvolt-Verbraucher, die anders als die Hochvolt-Verbraucher problemlos mit gleicher Betriebsspannung betrieben werden können, einen hohen baulichen Aufwand. Hinzu kommt, daß die Niedervolt Bordspannung des Kraftfahrzeugs in der Regel nicht stabilisiert ist, für die Spannungswandler primärseitig aber eine stabilisierte Spannung benötigt wird, und daß demzufolge bisher für jeden einzelnen Spannungswandler eine eigene Spannungsstabilisierung vorgesehen werden mußte.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine Stromversorgung für Kraftfahrzeuge gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1 zu schaffen, die bei weitem weniger verlustbehaftet ist als die bekannten Stromversorgungen, und auch mit einem geringeren baulichen Aufwand realisiert werden kann.

Die vorstehend angegebene Aufgabe wird durch die im Patentanspruch 1 angegebenen Merkmale gelöst.

Bei der erfindungsgemäßen Stromversorgung wird die Niedervolt-Bordspannung, die bei Personenkraftwagen gewöhnlich 12 V beträgt, auf eine demgegenüber höhere, stabilisierte mittlere Spannung von z.B. 150 V gebracht und an eine Mittelvolt-Spannungsschiene gelegt, an die alle anderen, mit einer höheren als der Niedervolt-Bordspannung arbeitenden elektrischen Verbraucher des Kraftfahrzeugs gemeinsam angeschlossen werden, und zwar die Mittelvolt-Verbraucher direkt und die Hochvolt-Verbraucher jeweils über einen eigenen Spannungswandler, der die Mittelspannung weiter auf die jeweils benötigte Hochvolt-Spannung herauftransformiert. Für die einzelnen Hochvolt-Spannungswandler ergibt sich daraus der Vorteil, daß sie einerseits wegen ihrer gegenüber der bisherigen Stromversorgungstechnik erhöhten Eingangsspannung nur noch eine bei weitem geringe

re Spannungsübersetzung bewältigen müssen (z.B. für die Hochvolt-Scheinwerfer nur noch eine 80-fache Spannungsübersetzung anstelle einer 1000-fachen bei der herkömmlichen Schaltungstechnik) und damit weitaus weniger verlustbehaftet sind, und daß andererseits für sie durch die stabilisierte Eingangsspannung von der Mittelvolt-Spannungsschiene her ein geringerer Schaltungsaufwand benötigt wird. Die nunmehr im Kraftfahrzeug allgemein verfügbare Mittelvolt-Spannungsschiene erlaubt es problemlos, auch elektrische Verbraucher, die bisher üblicherweise direkt an das Niedervolt-Bordnetz angeschlossen wurden, mit der höheren Betriebsspannung der Mittelvolt-Schiene zu betreiben, was den Vorteil hat, daß für den Anschluß infolge der bei gleicher Leistung geringeren Stromstärke kleinere Kabelquerschnitte benutzt werden können. Hinzu kommt, daß im Gegensatz zu der bisherigen Stromversorgungstechnik nicht mehr für jeden einzelnen von mehreren Mittelvolt-Verbrauchern ein eigener Spannungswandler benötigt wird. Direkt an die Mittelvolt-Spannungsschiene anschließbare Mittelvolt-Verbraucher sind z.B. Hi-Fi-Kraftverstärker, elektrische Fensterheber, Zentralverriegelungen, Heckscheibenheizungen und dergleichen mehr.

Die heutzutage verfügbaren Spannungswandler haben eine so hohe Qualität, daß kaum zu befürchten ist, daß der die Mittelvolt-Spannungsschiene versorgende DC/DC-Wandler ausfällt, wodurch auch sicherheitsrelevante Verbraucher betroffen sein könnten. Ein gewisses Restrisiko läßt sich zudem auf einfache Weise durch die in den Patentansprüchen 2 und 3 gekennzeichneten Maßnahmen praktisch ausschließen. Dies kann gemäß Patentanspruch 2 durch Redundanz in Form eines zweiten DC/DC-Spannungswandlers für die Mittelvolt-Spannungsschiene oder gemäß Patentanspruch 3 durch Überwachen dieser Schiene und automatisches Umschalten bei Spannungsausfall auf sicherheitsrelevante Ersatzsysteme, die aus Sicherheitsgründen weiterhin an der Niedervolt-Batteriespannung betrieben werden, erreicht werden.

Bei redundanten Systemen gemäß Anspruch 2 wird dem Fahrer vorzugsweise der Ausfall des betroffenen DC/DC-Wandlers angezeigt, damit der Wegfall der Redundanz nicht möglicherweise für längere Zeit unbemerkt bleibt.

Bei Erhöhung der Sicherheit mit der Maßnahme gemäß Patentanspruch 3 werden vorzugsweise als Ersatzsystem zumindest die Fern- und/oder Nebelscheinwerfer von vornherein aus dem Niedervolt-Bordnetz betrieben und bei Ausfall der Mittelvolt-Schiene eingeschaltet.

Die erfindungsgemäße Stromversorgung wird nachstehend an zwei Ausführungsbeispielen anhand der Zeichnung noch näher erläutert.

In der Zeichnung zeigt die Blockschaltbilder

BEST AVAILABLE COPY

der beiden Ausführungsformen.

Bei der Ausführungsform gemäß Bild 1 wird die Niedervolt-Bordspannung (Batteriespannung) von 12 V durch zwei zueinander parallel geschaltete DC/DC-Wandler 1 auf eine stabilisierte Gleichspannung von 150 V herauftransformiert und einer Mittelvolt-Schiene 2 zugeführt, an die die elektrischen Verbraucher gemeinsam angeschlossen sind. Der Ausgang eines jeden Wandlers 1 ist gesondert über eine Entkopplungsdiode 1a und eine Sicherung 1b an die Mittelvolt-Schiene 2 geführt. An die Verbindung zwischen der jeweiligen Diode 1a und der Sicherung 1b ist eine Anzeigelampe 1c für den Betriebszustand des jeweiligen Wandlers 1 angeschlossen.

Gemäß Bild 1 sind an die Mittelvolt-Schiene 2 vier Hochvolt-Verbraucher in Form eines Displays, der beiden Kfz-Abblendlichter und der Zündung jeweils über einen eigenen Spannungswandler herkömmlicher Bauart, z.B. ein Schaltnetzteil, angeschlossen. In die Verbindung zwischen der Mittelvolt-Schiene 2 und den Eingang des jeweiligen Spannungswandlers 3 ist eine Sicherung 4 eingebaut. Ein fünfter elektrischer Verbraucher, der zu seinem Betrieb nur die Spannung der Mittelvolt-Spannungsschiene benötigt, ist in Bild 1 ganz unten als Kraftverstärker 5 für die Audio-Anlage des Kraftfahrzeugs dargestellt und direkt, d.h. ohne Zwischenschaltung eines zugehörigen Spannungswandlers, an die Mittelvolt-Schiene 2 angeschlossen. Auch hier ist in die Verbindung zwischen der Mittelvolt-Schiene 2 und dem Kraftverstärker 5 eine Sicherung 4 eingebaut.

Wenn beide DC/DC-Spannungswandler 1 ordnungsgemäß arbeiten, leuchten beide Anzeigelampen 1c. Sobald jedoch einer der beiden Spannungswandler 1 ausfällt, erlischt die ihm zugeordnete Lampe 1c, so daß der Fahrer hierauf aufmerksam gemacht wird. Beide DC/DC-Spannungswandler sind so ausgelegt, daß jeder für sich allein die gesamte Stromversorgung für die von der Mittelvolt-Spannungsschiene betriebenen Verbraucher und anderweitigen Bauelemente gewährleisten kann.

Beim Ausführungsbeispiel gemäß Bild 2 wird die Mittelvolt-Spannungsschiene 2' nur mittels eines einzigen DC/DC-Spannungswandlers 1' vom Niedervolt-Bordnetz her mit der Gleichspannung von 150 V versorgt. Der Betriebszustand dieses DC/DC-Spannungswandlers 1' wird laufend mittels eines Detektors 6 überwacht, der einen Schalter 7 schließt, wenn der DC/DC-Wandler 1' aus irgendeinem Grunde ausfallen sollte. Der Schalter 7 befindet sich in einer gemeinsamen Verbindungsleitung zwischen dem Niedervolt-Bordnetz (12 V) und den beiden Fernlichtern und/oder Nebellichtern des Kraftfahrzeugs, die somit bei Ausfall des DC/DC-Wandlers 1' als Ersatzsystem für die von der

Mittelvolt-Schiene 2' her betriebenen Abblendlichter des Kraftfahrzeugs eingeschaltet werden. Die an die Mittelvolt-Schiene 2' angeschlossenen elektrischen Verbraucher sind die gleichen wie beim Ausführungsbeispiel gemäß Bild 1.

Patentansprüche

1. Stromversorgung für Kraftfahrzeuge mit elektrischen Verbrauchern (3), die eine Hochvolt-Spannung als Betriebsspannung benötigen, und mit elektrischen Verbrauchern (5), die mit einer mittleren Spannung als Betriebsspannung betrieben werden, wobei die Verbraucher über Spannungswandler (1,3) aus dem auf Niedervolt-Batteriespannung (12V) liegenden Bordnetz mit elektrischer Energie versorgt werden und für jeden eine Hochvolt-Betriebsspannung erfordernden Verbraucher ein eigener Spannungswandler vorgesehen ist, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Spannungswandler (3) für die Hochvolt-Verbraucher (5a) eingangseitig und die Mittelvolt-Verbraucher (5b) direkt gemeinsam an eine Mittelvolt-Spannungsschiene (2,2') angeschlossen sind, die mittels einer vom Niedervolt-Bordnetz (12V) gespeisten, spannungsgeregelten DC/DC-Wandleranordnung (1,1;1') auf stabilisierter Mittelvolt-Spannung (150V) gehalten ist.
2. Stromversorgung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß die DC/DC-Wandleranordnung (1,1) aus mindestens zwei funktionell gleichwertigen, jeweils zum Erfüllen der Gesamtfunktion fähigen DC/DC-Wandlern (1) besteht, die zueinander parallel zwischen das Niedervolt-Bordnetz (12V) und die Mittelvolt-Spannungsschiene (2) geschaltet sind.
3. Stromversorgung nach Anspruch 1, **gekennzeichnet durch** eine Einrichtung (6,7) zum Überwachen der Mittelvolt-Spannungsschiene (2') und zum direkten Anschalten von sicherheitsrelevanten Niedervolt-Verbrauchern (5c), die spannungswandlergespeisten sicherheitsrelevanten Verbrauchern (5a) funktionell im wesentlichen gleichwertig sind, an das Niedervolt-Bordnetz (12V) bei Ausfall der Mittelvolt-Spannung (150V).

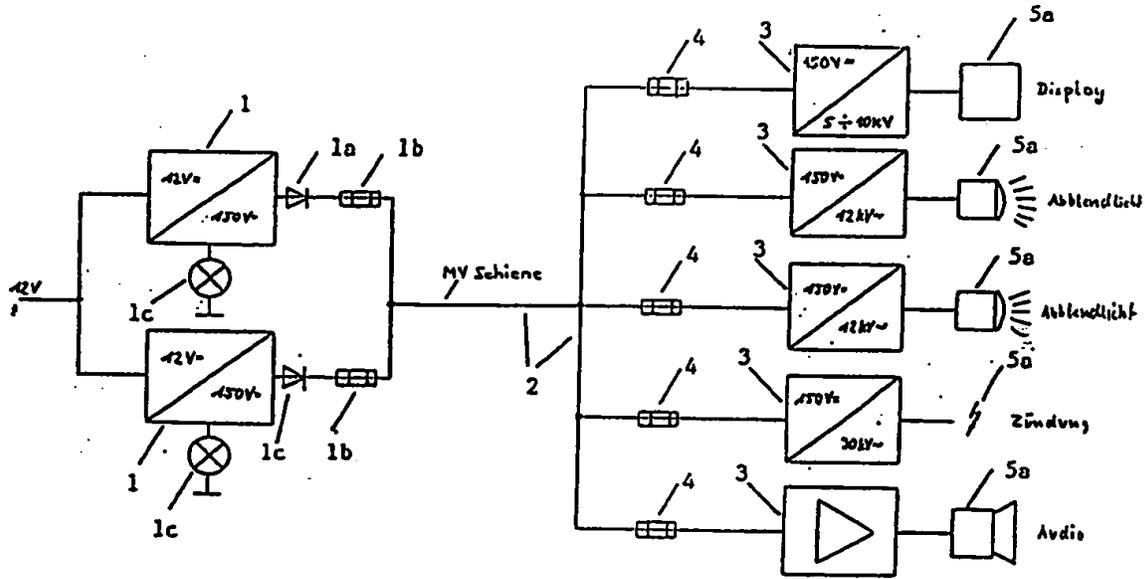


Bild 1

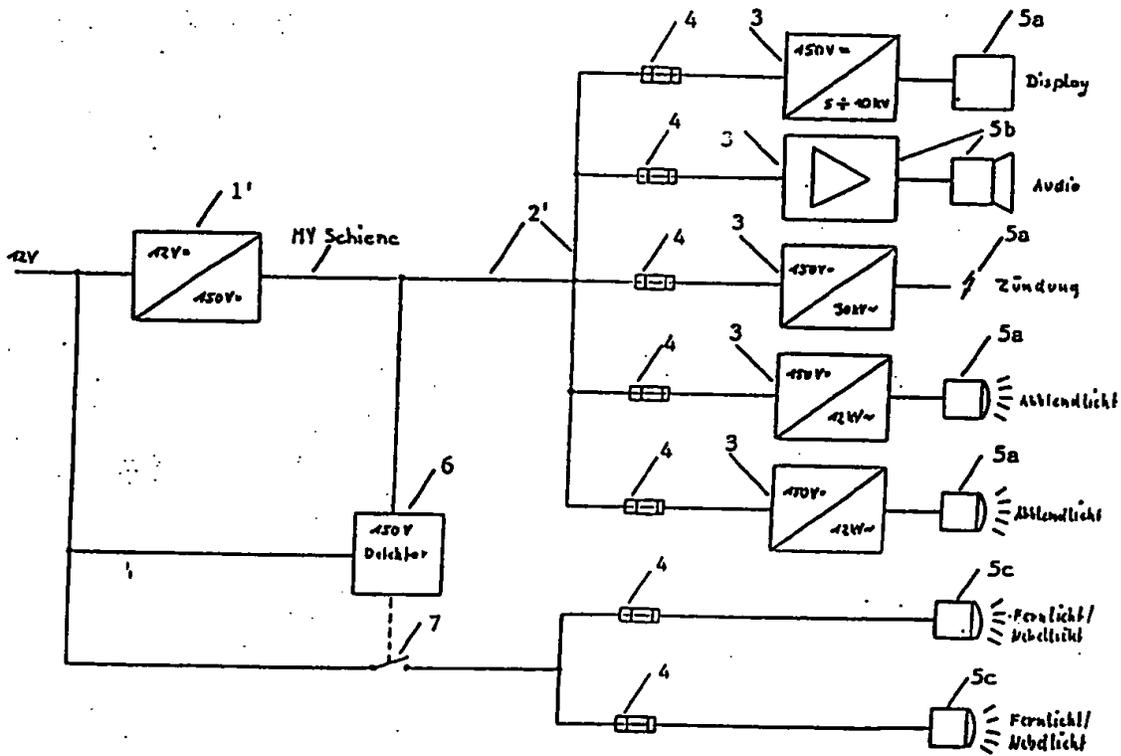


Bild 2